He referred to it obliquely. On 2nd May, The Government has succeeded in the High Court also. Therefore, we have defended those cases. We have succeeded in the High Court also. Now, if they go to the Supreme Court, we will have to fight the case in the Supreme Court also. There is no crony capitalism in the UPA Government. Nobody need regard himself as either a friend of the Government or as an enemy of the Government. This Government, in matters relating to finance, would be absolutely scrupulous and will observe financial prudence and scruples. We will not favour anyone. We will not disfavour anyone.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill further to amend the Securities Contracts (Regulations) Act, 1956, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 to 5 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI P. CHIDAMBARAM: Sir, I beg to move:

"That the Bill be passed."

The question was put and the motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, we shall take up the Central Road Fund (Amendment) Bill, 2007.

The Central Road Fund (Amendment) Bill, 2007

THE MINISTER OF SHIPPING, ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (SHRI T.R. BAALU): Sir, under section 10 of the Central Road Fund Act, 2000, the Central Government is responsible for allocation of 50 per cent of the cess on high-speed diesel oil for the development and maintenance

of national highways, rural roads, State roads and construction of roads over or under railways.

The allocation under section 10 is utilised for providing all-weather connectivity to rural habitations through Centrally-Sponsored Scheme *'Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana'*, which is being administered by the Department of Rural Development, Ministry of Rural Development. Under this, a target has been set to provide road connectivity to all rural habitations having a population of 1,000 and above (500 and above in hilly and tribal areas) by 2009. This will require an investment of about Rs. 48.000 crores. To bridge the funding gap, it has been decided to borrow Rs. 16,500 crores over a period of four years.

The Central Road Fund Act, 2000, does not have any provision for borrowing for rural roads and utilisation of the proceeds of future cess for repayment of loans. The Central Government has to take such measures as may be necessary to raise funds for the development of rural roads, and it may use the share of the fund for the repayment of any loan taken for the purpose of development of rural roads in any State or Union Territory. Therefore, the Central Road Fund (Amendment) Bill, 2007, seeking amendment to the Central Road Fund Act, 2000, has been passed by the Lok Sabha.

I request that the Bill to amend the Central Road Fund Act, 2000, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration.

The Question was proposed.

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी (राजस्थान): उपसभापति महादेय, माननीय मंत्री महोदय ने केन्द्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 में जो संशोधन विधेयक, 2007, प्रस्तुत किया है, मैं उसका विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूं।

माननीय उपसभापति महोदय, यह हम सब को जानकारी है कि विकास की जो धमनियां है-पानी, बिजली, रेलों के साथ-साथ सड़कों का विकास, इन्हीं के माध्यम से सारा विकास प्रभावित होता है।

[उपसभाध्यक्ष (श्री उदय प्रताप सिंह) पीठासीन हुए।]

जहां सड़कें नहीं जाती या ठीक रूप से बनी हुई नहीं हैं, वहां विकास में बाधा उत्पन्न होती है। ऐसा क्षेत्र लगभग चेतनाशून्य बन जाता है। किन्तु जहां सड़कें बहुत अच्छी हैं, चौड़ी हैं तथा अच्छी राइडिंग क्वालिटी की हैं, उन स्थानों पर विकास की गति काफी तीव्र हो जाती है। इसी बात को तत्कालीन एनडीए सरकार ने ठीक रूप से समझा, इस तथ्य को पहचाना और उसके लिए सड़क

विकास के सभी आयामों को एक-के-बाद-एक आगे बढ़ाया। सदन को जानकारी है कि इन्हीं आयामों को बढ़ाने के लिए उसने जो प्रयत्न किए, केन्द्रीय सड़क निधि उसी दूरदर्शिता का एक परिणाम है, जिसके बारे में 2000 में एक विधेयक लाया गया था। लोक सभा से पास हुआ, राज्य सभा से पास हुआ। उसमें संशोधन लाने के लिए आज मंत्री महोदय यहां सदन में उपस्थित हुए हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी मार्फत इस केन्द्रीय सड़क निधि की ऐतिहासिक पृष्ठभूमि रखना चाहता हूं। इसका जन्म वर्ष 1929 में हुआ था। इसके बाद यह योजना शांत अवस्था में पड़ी रही। कभी-कभी इसमें कुछ धनराशि एकत्रित हो गई, जिसका वर्णन कहीं भी नहीं मिलता है। वर्ष 1977 में जब जनता शासन आया, उस समय संसद में एक प्रस्ताव लाया गया कि पेट्रोल पर 3.5 पैसा प्रति लिटर की लेवी सड़कों के विकास के लिए निर्माण की जाए। उसके बाद स्वर्गीय श्री राजीव गांधी जी के प्रधानमंत्रित्व काल में वर्ष 1988 में एक प्रस्ताव संसद में और लाया गया, जिसके अनुसार कहा गया कि पेट्रोल और डीजल पर कम से कम 5 प्रतिशत लेवी लगाई जाए। इस तरह ऐसे प्रस्ताव विभिन्न स्थानों पर समय-समय पर आते रहे, किन्तु ये सिर्फ कागजों तक सीमित रहे, कार्यान्वयन की दृष्टि से कुछ नहीं हुआ। पहली बार वर्ष 2000 में यह केन्द्रीय सड़क निधि एक अधिनियम के रूप में सामने आई, जिसको दोनों सदनों ने पास किया।

उपसभाध्यक्ष महोदय, इस अधिनियम की पृष्ठभूमि में मैं यहां यह निवेदन करना चाहता हूं कि मैं बहुत सौभाग्यशाली हूं कि वर्ष 1990 से 1992 तक और वर्ष 1993 से 1998 तक जब राजस्थान में भारतीय जनता पार्टी की सरकार थी, उस समय मुझे पूरे छह साल, सात साल पीडब्लूडी मंत्री रहने का मौका मिला और उसी दौरान हमने एक सड़क निधि का निर्माण किया था, जिसमें यह विचार किया था कि इस निधि की मार्फत हम प्रत्येक गांव को जोड़ने की व्यवस्था एक समयबद्ध तरीके से करेंगे। इस प्रकार का विचार हमने उस समय किया था। मैं यहां यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि उन आठ साल के कार्यकाल में नेशनल हाइवेज, स्टेट हाइवेज, अंतर्जिला सड़कें, ग्रामीण सड़कें, इन सबके लिए एक समयबद्ध नीति का निर्माण करते समय हमने तीन सूत्र निर्धारित किए थे। इसमें पहला सूत्र था कि स्टेट हाइवेज और बाइ-पासेस पुलों का निर्माण बीओटी के माध्यम से कराया जाए, अर्थात् निवेशक आएं, पैसा लगाएं, बिल्ट आपरेट आपरेशन करें, टोल टैक्स एक समयावधि के लिए निश्चित हो जाए, उसकी वसूली वे करें और इनका निर्माण हो जाए। मुझे यह कहते हुए फख्र है कि बीओटी का पहला निर्माण राजस्थान के सिरोही जिले में राजस्थान सरकार के द्वारा किया गया। दूसरा सूत्र यह कि सड़क निधि नीति बनाते समय उस समय जो राष्ट्रीय राजमार्ग रहे, उनके फोर-लेनिंग का काम, टू लेनिंग का काम, उसी प्रकार रेलवे ओवरब्रिज का काम, वह भी बीओटी के आधार पर करने का तय किया। तीसरा सूत्र एक और बनाया कि ग्रामीण सड़कों और अंतर्जिला सड़कों के निर्माण के लिए, उनको धनराशि उपलब्ध कराने के लिए पेट्रोल डीजल, और लुब्रिकेंट्स पर सरचार्ज दो प्रतिशत लगाया जाए। मैं निवेदन करना चाहता हूं, अभी चले गए हमारे

सैक्रेटरी जनरल, उस समय आप भूतल परिवहन विभाग के सेक्रेटरी हुआ करते थे, मुझे ध्यान है कि लगातार जब सम्पर्क रहा, उस सम्पर्क के कारण जो सड़क नीति राजस्थान में निर्मित हुई थी, 1990 से 1998 के बीच में, वह आगे बढ़ी और आगे के बाद उसमें थोड़ा सा अवरोध पैदा हुआ था मोटर व्हीकल्स टैक्सेशन एक्ट में, हमने उसमें संशोधन किया। वाणिज्य कर नियमों में भी आवश्यक संशोधन प्राप्त किए सड़क नीति को आगे बढ़ाने के लिए और सड़क निधि के मार्फत यह काम ग्रामीण क्षेत्रों की सड़कों को बनाने के लिए आगे बढ़ता चला गया। बहुत सौभाग्यशाली हैं हम। उस समय गुजरात, महाराष्ट्र और केन्द्र, इनसे लगातार सम्पर्क होता रहा, एक सामूहिक मार्गदर्शन हुआ और उसी के रूप में 2000 में केंद्रीय सड़क निधि एक अधिनियम के रूप में देश में लागू हो गई और पास हो गई। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूं कि राज्य सरकार ने जो अभिकल्पना की थी उस समय कि इस निधि से राजस्थान सरकार को 45 करोड़ रुपए की आय होगी, इस प्रकार का जो निश्चय हुआ था, वह पूरा हुआ। उस निधि को DRDA के मार्फत, जो सड़क निर्माण के कार्यक्रम हैं, उनको डोवटेल करके सड़कों के निर्माण को आगे बढ़ाया जाए, इस प्रकार का प्रयत्न शुरू हुआ। इसी बात को NDA सरकार ने 2000 में लिया। पहले वर्ष में इस सड़क निधि के कारण हिन्दुस्तान में 6 करोड़ रुपए की उपलब्धि प्राप्त हुई। 50 प्रतिशत भाग ग्रामीण सड़कों के लिए दिया जाना था। उसके बाद प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना आ गई। श्रीमान अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में NDA सरकार ने ग्रामीण प्रधान मंत्री योजना के साथ स्वर्णिम चतुर्भज योजना, राष्ट्रीय राजमार्गों के 4 लेनिंग, 6 लेनिंग के एक महत्वकांक्षी कार्यक्रम को हाथ में लिया। जिस समय यह कार्यक्रम लिया जा रहा था, उस समय विचार होता था कि इसके लिए पैसा कहां से आएगा, किन्तु आज हमें यह कहते हुए फख्र है कि लगातार राष्ट्रीय राजमार्गों की तुलना, जो 4 लेनिंग के या 6 लेनिंग के बन रहे हैं, पाश्चात्य सड़कों से की जा रही है। उसी प्रकार परपिच्युअल टोल टैक्स के माध्यम से इन सड़कों के निर्माण व संधारण का कार्य स्वपोषित हो गया है, अब उसके लिए सरकार को पैसा देने की आवश्यकता नहीं रही, इस प्रकार की स्थिति प्रारम्भ हो गई है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि योजना उस समय हम लाए थे, आज तो केन्द्र में आपने 2009 की तिथि तय की है, किन्तु हम राजस्थान के लोग, क्योंकि उस योजना को लगातार चला रहे थे, इसलिए एक हजार की आबादी का प्रत्येक गांव और वनवासी क्षेत्र में, आदिवासी क्षेत्र में, पहाड़ी क्षेत्र में 500 की आबादी का गांव हम दिसम्बर, 2007 तक पूरा करने की स्थिति में आ जाएंगे और हमको कोई ऋण लेने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। मैं यह बात इसलिए कहना चाहता हूं कि जो विचाराधीन सड़क निधि में संशोधन लाया गया है, जिसका मंत्री महोदय ने भी जिक्र किया है, उन्होंने उद्देश्य और कारणों के कथन में कहा है कि इसके अधीन हम 2009 तक सभी ग्रामीण आवासों में, जो एक हजार की आबादी के हैं और उन रेगिस्तानी इलाकों में, वनवासी इलाकों में, पर्वतीय इलाकों में, जो 500 की आबादी के हैं, उनकी कनेक्टिविटी को पूरा कर देंगे। उन्होंने उद्देश्य और कारणों में यह भी कहा है कि हमको 48 हजार करोड़ रुपए की आवश्यकता होगी, इतना इन्वेस्टमेंट

हमें करना होगा और इस कमी की पूर्ति करने के लिए वे इस संशोधन को लाए हैं। चार वर्ष की अवधि में 16,500 करोड़ रुपए उधार लेने की आवश्यकता उन्होंने बताई है। उन्होंने अपने वित्तीय ज्ञापन में कहा है कि आवश्यकता तो होगी टोटल 48 हजार करोड़ की, जिसमें से 16 हजार करोड़ रुपए का सैस लगेगा, सैस या उपकर, जो लग रहा है हाई स्पीड डीजल पर, इससे 9 हजार करोड़ रुपए की आमदनी होगी और विश्व बैंक से तथा एशियन डेवलपमेंट बैंक से 23 हजार करोड़ रुपए वे नाबार्ड से तथा राष्ट्रीयकृत बैंकों से ला सकेंगे। इसका सैपरेट विंडो बनेगा और चार साल की अवधि में उन्होंने 16,500 करोड़ रुपये उधार लेने का निश्चय किया है। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से यह निवेदन करना चाहता हूं, उन्हें यह कहना चाहता हूं कि उन्होंने यह जो विचार किया है कि उन्हें जो 48,000 करोड़ रुपये की आशा है, जिसमें से 16,000 करोड़ रुपये उपकर से, 9000 करोड़ रुपये विश्व बैंक से प्राप्त होंगे, ये मिला कर हो गए, 25,000 करोड़ रुपये। इसके बाद फिर 23,000 करोड़ रुपये और चहिए, उन्होंने 16,500 करोड़ रुपये उधार लेने की बात की है, फिर यह 6,500 करोड़ रुपये कहां से आएंगे? अगर 23,000 करोड़ रुपये की वाकई आवश्यकता है तो उधार लेने के बाद भी 6,500 करोड़ रुपये कहां से लाएंगे? यह व्यवस्था निश्चित रूप से अगर वह जनरल कोष से करना चाहते हैं तो मेरी उनसे प्रार्थना है कि इस निधि पर ये जो उपकर वसूल हो रहा है, उससे कर्जे को चुकाने की बजाए, उसे Consulted Fund से करने की कोशिश करें। यह मेरा पहला निवेदन है और इसीलिए मैं इसका विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूं।

मेरा दूसरा तर्क यह है कि 16,500 करोड़ रुपये का जो कर्ज वे चार वर्ष के लिए ले रहे हैं, इस ऋण का भुगतान भी करना होगा। जैसा उन्होंने संशोधन में कहा है कि इसका भुगतान वे केन्द्रीय सड़क निधि के उपकर से जो राशि प्राप्त होती है, उससे करना चाहते हैं। लेकिन अगर वे इससे प्राप्त की हुई धनराशि से उस उधारी की वसूली देंगे तो इससे पैसा कम हो जाएगा और अगर पैसा कम होगा तो सड़कों के निर्माण की जो हमारी बड़ी योजनाएं है, उनका क्या होगा?

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, ये योजनाएं केवल 2009 तक ही नहीं हैं। 2,00,000 गांवों को जोड़ने के लिए और भी सड़कें बचेंगी, पता नहीं कि 2009 तक यह सरकार रहेगी भी या नहीं रहेगी या कोई दूसरी सरकार आ जाएगी, किन्तु हमारा देश केवल 2009 तक ही जीवित नहीं रहना है। देश को तो 2009 के बाद भी चलना है और हमारे विकास के लिए अगर ये सड़कें धमनियों का काम करती हैं तो हमें अभी 2,00,000 गांवों को और भी ज्वाइन करना होगा और इस रीति-नीति को आगे बढ़ाना होगा। अगर हमें इसे आगे बढ़ाना है तो निश्चित रूप से यह विचार करने की आवश्यकता है कि यदि आप उपकर की वसूली से ही ऋण की आदायगी करना शुरू करेंगे तो इससे आप मूल ही कम कर देंगे, फिर निर्माण क्या होगा?

3.00 p.m.

महोदय, मैं एक बात और कहना चाहता हूं। इस संशोधन के आधार पर आप एक ऐसा असीमित अधिकर लेना चाहते हैं, जो छिपा हुआ है, सामने नहीं दिखाई देता, it is dormant ...(*Interruptions*)...

एक माननीय सदस्य: फिर बताइए।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: मैं यही बताना चाहता हूं। इस संशोधन के लिए कहा जा रहा है कि केन्द्रीय सरकार किसी राज्य या संघ राज्य क्षेत्र में ग्रामीण सड़कों के प्रयोजनार्थ लिए गए ऐसे उधार और उनके रीपेमेंट के लिए Enabling Provision उपलब्ध करने के लिए अधिनियम में संशोधन करने का प्रस्ताव है। यह प्रस्ताव केन्द्रीय सरकार को ऋण लेने और ऋण के रीपेमेंट के लिए असीमित अधिकार देता है।

आज तो आप चार वर्ष के लिए 16,500 करोड़ रुपये का अधिकार ले रहे हैं। आपने अधिकर तो ले लिया, फिर इस कानून के बदले जाने के बाद में आप कितना उधार लेंगे? कितने वर्ष के लिए लेंगे? इसके लिए आपको सदन में आने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी, जनता को बताने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी, सदन के लोगों को विश्वास में लेने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी, इस तरह से आप एक असीमित अधिकर ले रहे हैं, जिस असीमित अधिकार के कारण जो स्टेक होल्डर्स हैं, उन्हें इस बात का पता ही नहीं लगेगा कि ग्रामीण सड़क और अन्य सड़कों के निर्माण के लिए कितना पैसा लिया जा रहा है? कितना ऋण लिया जा रहा है? इस प्रकार के घातक कदम की अनुमति किसी भी सूरत में नहीं दी जानी चाहिए। मैं सदन के सभी माननीय सदस्यों से निवेदन करना चाहता हूं कि यह संशोधन लाने के माध्यम से बैक डोर एंट्री करके वे असीमित अधिकार लेने जा रहे हैं, जिसके कारण हम सब लोग नैपथ्य में रहेंगे और जो भी सरकार रहेगी या इनके बाद जो सरकार आएगी, वह उनके ही अधिकार में रहेगा, वह जो भी चाहेंगे कर्ज लेंगे। माननीय महोदय, मैं और तर्क देना चाहता हूं। सरकार किससे ऋण लेगी, किन शर्तों पर ऋण लेगी, इन ऋणों के रिपेमेंट की शर्तें क्या होगी, अवधि क्या होगी, इसकी जानकारी केवल सरकार के कुछ लोगों को होगी। सारे प्रकरण में स्टेक होल्डर कौन है, जनप्रतिनिधि कौन है, जनता कौन है कोई नहीं जान सकेगा, यह तो पौकेट ब्यूरो बन जाएगा। जिस समय निधि की स्थापना हुई थी, जिस उद्देश्य से हुई थी वह उद्देश्य ही समाप्त हो जाएगा। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं एक और चर्चा करना चाहता हूं कि निधि की स्थापना की गई थी 2000 में, जब यह अधिनियम लाया गया था, उस समय यह स्पष्ट कर दिया गया था कि उपकर से जो पैसे की प्राप्ति होगी वह कंसोलिडेटेड फंड में जाएगी। 19 दिसम्बर, 2000 को विधेयक पारित करवाने के समय तत्कालीन सड़क परिवहन मंत्री श्री बी॰सी॰ खंडूरी जी ने कहा था जिसे मैं आपके सामने कोट करना चाहता हूं, माननीय मंत्री महोदय, कृपया उस पर गौर करने की कृपा करेंगे।

"The salient features of the Bill are four. Firstly, it gives statutory status to the Central Road Fund and to the Resolution of 1988. Secondly, this Fund will go straight to the Consolidated Fund and, thereafter, the Parliament will enable it to be distributed in the ratio which I have just now mentioned."

माननीय मंत्री महोदय, अगर यह राशि कंसोलेडेटेड फंड का भाग है, तो इस निधि के लिए लिए गए ऋण का दायित्व भी कंसोलेडेट फंड में से ही क्यों नहीं होना चाहिए, उसी से निर्वहन क्यों नहीं करना चाहिए। आप इस कर की ही बात कर रहे हैं। मुझे तो मारवाड़ी का वह उद्धरण याद आता है कि मीठा-मीठा गप-गप और कड़वा-कड़वा थू-थू। किस नाते से इसकी स्थापना की गई 2000 में, उसे आप समाप्त करने की कोशिश कर रहे हैं। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं और तर्क देना चाहता हूं मगर उसका विरोध कर रहा हूं। अगला प्रश्न सड़कों के निर्माण के लिए संसाधन जुटाने में ऋणों का सहारा लेना है। केन्द्रीय सड़क निधि अधिनियम में इन निधियों का उपयोग राष्ट्रीय राजमार्गों, स्टेट हाइवेज (आर०ओ०बी०) निर्माण में वित्त पोषित किए जाने का प्रावधान है। राष्ट्रीय राजमार्गों का अधिकांश जैसा मैंने कहा कि निवेशक, एनएचएआई और राज्य सरकारों द्वारा बीओटी-परपीच्युअल टैक्स के द्वारा करवाया जा रहा है, स्व पोषित हो गई हैं। सेंट्रल पूल में रेलवे भी करती है। रेलवे डिविडेंड के रूप में सेंट्रल पूल में कंट्रीब्यूट करती है। उसी प्रकार मेरा निवेदन है कि उसी प्रकार एनएचएआई जो सड़क बना रहा है इन सड़कों में आप कंट्रीब्यूट करें और कंट्रीब्यूट करके फिर ऋण लेने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। अंतिम बात कह कर मैं अपनी बात को समाप्त करुंगा।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय से एक और निवेदन करना चाहता हूं। राज्य सरकारें विशेषकर वित्त पोषण निवेशकों से सहयोग लेती रही हैं। राजस्थान सरकार ने भी इसी पद्धति से 12 बड़े राजमार्गों के विकास करने का कार्यक्रम हाथ में ले रखा है। अन्य राज्य सरकारों को इसी तरह राजमार्गों का विकास निवेशकों के सहयोग अथवा संस्थागत वित्त के माध्यम से करने का आग्रह किया जाए। उन्हें निधि में से देने वाली राशि से क्रमशः कमी की जाती रहे। इस प्रकार निधि में से बचने वाला धन ग्रामीण सड़क निर्माण में अतिरिक्त संसाधन के रूप में प्रयोग किया जाता रहेगा। एक अंतिम बात मैं आपसे इस नाते से कहना चाहता हूं कि अगली मेरी शंका ऋण के उपयोग को लेकर उत्पन्न होती है। अधिनियम की धारा-11 की उपधारा-1 के पश्चात स्थापनीय परंतुक में कहा गया है कि निधि के अंश का उपयोग, किसी राज्य संघ राज्य क्षेत्र में ग्रामीण सड़कों के प्रयोजनार्थ लिए गए किसी ऋण के रिपेमेंट के लिए कर सकेगी। प्रश्न उठता है कि यह ऋण किस के द्वारा लिया जाएगा। राज्य सरकार अपनी मरजी से ग्रामीण सड़कों का निर्माण करने के लिए ऋण साधनों का सहारा लेकर निधि से और अगर रिपेमेंट करेंगी तो ऐसा हो जाएगा कि जैसे चूहा दौड़ हो रही हो। क्या इसमें पक्षपात से बचा जा सकेगा और क्या इस निधि को अपने पोलिटिकल एजेण्डे की

पूर्ति का एक शस्त्र नहीं बनाया जायगा? मैं तत्कालीन मंत्री महोदय को कोट करना चाहता हूं, जो शब्द उन्होंने वहां पर कहे थे। उन्होंने कहा था तत्कालीन मंत्री महोदय ने कहा था, "Distribution of cess has been now fixed in the Bill, and, it cannot be denied. It cannot be used or misused for any other purpose." यह थी चर्चा पास करने के समय। जब यह चर्चा थी कि किसी और बात के लिए उपयोग नहीं होगा और प्रस्तुत संशोधन जो लाया गया है, उस विश्वास के लिए विश्वासघात किया जा रहा है।

महोदय, आप उन प्रोसीडिंग्स को उठाकर देखिए कि जो उस समय तत्कालीन मंत्री के स्पेसिफिक कमिटमेंट थे और आज आप उस कर का उपयोग ऋण को चुकाने के लिए करने की बात कर रहे हैं, यह तो अधिनियम की आत्मा का हनन है। मेरा निवेदन है कि इस निधि को कल्याणकारी गणेष के रूप में स्थापित किया गया था, उसे सर्वभक्षी राक्षस मत बनाइये। इस तथ्य से उपस्थित मत करिये। थोड़ी देर के लिए यह मान भी लिया जाये कि किसी राज्य सरकार की ऋण प्रतिसंदाय की स्थिति नहीं होने पर उसे इस निधि में से ऋण चुकाने के लिए धनराशि दी जा सकती है। इसके दो फल निकलेंगे। पहला फल तो यह होगा कि एक राज्य में ग्रामीण सड़कों का अधिक विस्तार होने के फलस्वरूप उस राज्य का तो विकास हो जायेगा, किन्तु निधि में से पैसा कम मिलने के कारण दूसरे राज्य या राज्यों में ग्रामीण सड़क निर्माण की गति धीमी पड़ जायेगी। This will give rise to skewed development. The arbitrariness in allocation of funds for repayment will add fuel to the fire. इन सब बातों के माध्यम से, मैं आपसे कहना चाहता हूं कि गंभीरता से इस पर विचार करिये। जो 2000 के विधेयक की आत्मा है, उसको समाप्त मत करिये। वह अधिकार अपने हाथ में मत लीजिए कि जिसके कारण ऐसी स्थिति पैदा हो जाये, इसलिए इस विधेयक का मैं किसी भी सूरत में समर्थन नहीं करना चाहता हूं। अगर आपकी बहुत ही जिद है कि नहीं, हमने ले लिया, केबिनेट ने पास कर दिया, लोकसभा ने पास कर दिया, हम तो सेकेंड हैं, यहां पर लौटा देंगे। मेरा एक निवेदन है कि इस बिल को वापिस तो भेजिए, किन्तु सलेक्ट कमेटी को दीजिए। Let them see, let them study, let them take a decision and then come. वरना वहीं हो जायेगा थूक कर चाटने के बजाय, जिस उद्देश्य से सन् 2000 में अधिनियम बनाया गया था, उसकी आत्मा को यह खत्म करने का प्रयास है। मैं आपके इस बिल का समर्थन नहीं कर सकता, मैं इसका विरोध करता हूं। इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for giving me the opportunity to speak on this small Bill which has been introduced by the hon. Minister in this august House. I was hearing with rapt attention the hon. Member Shri Chaturvediji. He has asked the Minister to withdraw this Bill and bring a new Bill. Sir, the country needs infrastructure. He has been making a tall claim that only the NDA

Government developed the National Highways. I do not deny the fact that during NDA Government's regime, the road sector was given importance. But this does not mean that the other Governments have not done it. Sir, the work of taking roads to the villages was started during Panditji's period. When late Shrimati Indira Gandhi was the Prime Minister, she allocated funds for rural roads through the Panchayat system and also allocated funds through the State Governments.

Then, late Shri Rajiv Gandhi was the Prime Minister, the Prime Minister Gram Sadak Yojana, was initiated, and, thereafter, various Government implemented it; NDA is also part of it. Now, I congratulate the hon. Minister for allocating more funds for building National highways and State highways connecting the district level roads and also rural roads. The rural roads have been given more importance because some State Governments, when they are not having sufficient funds, approach the World Bank or the Asian Development Bank directly for the purpose of connecting rural roads. This has been happening because the money provided by the Central Government for connecting rural roads was not sufficient. Especially, the tribal people, the Scheduled Caste people and the rural villages where they are living, connecting of the roads has become very important for various State Governments. I am glad that the roads, drinking water and communication system have been developed in the rural areas. Some more initiative has been taken by the UPA Government in the telecommunication sector, road sector, and power sector as well as in other basic infrastructure like primary education, health facilities and rural electricity.

Sir, this Bill covers not only rural roads but also the national highways. Under clause 2, the hon. Minister says, "In the Central Road Funds Act, 2000 (hereinafter referred to as the principal Act), in section 9, sub-section (1), after clause (b), the following clause shall be inserted, namely:—take such measures as may be necessary to raise funds for development and maintenance of national highways and for the development of rural roads". So, he is talking about the national highways and also about the rural roads. But, in case of national highways, he says, 'for development and maintenance', and as far as rural roads are concerned, he says, 'for development of rural roads'. I would like to know from the hon. Minister what is the target that has been fixed by the Goverment of India for completing Golden quadrangle, which has been initiated by the hon. Minister. We are fortunate that the hon. Minister was there in the NDA

Government and he is also there in the present UPA Government. Therefore, there is some continuity.

SHRI RUDRA NARAYAN PANY (Orissa): You will be more fortunate when he will be there in the next Government. He will remain permanently on that side.

SHRI V. NARAYANASAMY: So, Sir, I would like to know how many kilometres have been completed so far. I would also like to know about the future course of action because there are some projects that have been announced by the hon. Minister. I would like to know from the Minister when those projects will be completed so that the country has an idea as to when the Golden Quadrangle will be completed. Apart from that, I would also like to know when the national highways projects, which have been initiated, would be completed.

Sir, the Government of India has sanctioned the project, and he has also announced this in this august House. We already have a national highway from Chennai to Kanyakumari. The hon. Minister has announced that the road connecting my State Puducherry with Tindivanam, which is about 40 kilometres away, will be covered under the national highway. He also said that tenders in this regard have been floated. I would like to know the status of that road between Tindivanam and Puducherry. After four-laning of road, connecting Chennai up to Madurai, has been done, accidents have been reduced. The credit for this goes to the hon. Minister and the UPA Government because maximum accidents have been avoided in that area because of the bifurcation that has been done on the road. I am grateful to the hon. Minister for that. As compared to previous years, the number of accidents has been reduced throughout the country nowadays because of the better roads in various States. Sir, there is another road from Chennai which is connecting my State Puducherry. It is an east coast road. It is like Marine Drive. We can travel this distance of 155 km in one hour and forty-five minutes. The road is on the seaside. It was done by the hon. Minister. I am grateful to him for that. In that, there is one small hitch. There are lots of curves. Three or four curves are there. It is my duty to bring it to the hon. Minister's notice. The people, who travel on that road, feel that it should be straightened. It will not cost much to the hon. Minister. That area is prone to accidents, especially during night. The people who travel there, they suffer. Accidents do take place there. I want the hon. Minister to consider it.

Sir, as far as rural roads are concerned, it is very good that people are now saying that the Government of India is taking care of them and the Government of India is providing them roads in the rural areas.

Sir, now I come to maintenance of roads. You provide funds for the purpose of building roads there. States do not have sufficient funds. You are maintaining the National Highways. At least, for maintaining the rural roads, which connect district and State roads, apportion of the Fund can be given from the cess amount, so that the States do not feel the burden. I want the hon. Minister to consider it.

Sir, the hon. Member, Mr. Chaturvedi, while speaking on it, was asking for enormous powers. He wants a blanket power for borrowing money for the purpose of developing roads. He asked which were the authorities or from which organizations you were going to borrow money. He asked all the details. Sir, I would like to submit here that this is for the purpose of enabling the Government to create road infrastructure in the country where we need sufficient fund. For this, the hon. Minister has come to this House. When we start opposing this, the basic idea ...(*Interruptions*)...

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: उपसभाध्यक्ष महोदय, कर्ज़ लेने के लिए मना नहीं किया, इस कर्ज़ की अदायगी इस निर्माण करने वाले सेस में से करने के लिए, माननीय सदस्य जो कह रहे हैं, उसकी चर्चा करें, कृपया इधर-उधर की बात न करें।

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, the hon. Member wants it in the Act itself. Other things, which he wants, will come in the rules like who will be the authority to negotiate with these people and who will be signing all these things. All these things will come in the rules. He knows it. He is a senior Member and also a former Minister. He knows this. In spite of it, he is putting these questions, because he is sitting on the other side. If he were sitting in this side, he would have definitely supported this Bill.

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: महोदय, मैं तो कहता हूं कि और पैसा दें। यह विकास आदि सब कुछ देश को बहुत ऊंचा ले जाएगा। उसमें से कमी न करें, Consolidated Fund में से और पैसा दें, मैं यह निवेदन कर रहा हूं।

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, I have been traveling in some of the States. I would like to bring to the notice of the hon. Minister specifically the road situation in Madhya Pradesh. The National Highway I was traveling from Indore to Ratlam was only 140 km long. It took me three-and-a-half

hours to reach there. I will also tell the hon. Minister that it is the National Highway No. 59. Whether it is ruled by the Congress or by the Opposition, I am not going into the issue. When you are providing infrastructure, important roads connecting important cities or areas of operation, when you are providing facilities, when you want to borrow money for the purpose of developing road infrastructure in the country, I would like to submit to the hon. Minister that with the kind of vehicles that are coming in the country today or are manufactured in the country and are moving on the road, your four-laning also will not help. Now, we have to go in for six-laning and over-bridge. That is the situation because you can find that a father and three sons are having four cars in one house, especially in cities whether it is Delhi, whether it is Mumbai, whether it is Chennai or even for that matter, Kolkata. Kolkata is also developing now. In Hyderabad, Bangalore and in all these places, travel has become very difficult for the people in cars. On the one side, the Government has given permission for various multinational companies and Indian companies to manufacture cars, but, on the other side, we are not able to develop the infrastructure. We have to have a vision for 50 years, even beyond 50 years, so that we will be able to satisfy the needs of the people. Though this Bill is brought forward for a limited purpose, but, I would like to submit that the Government should work out a mechanism because the Government cannot raise funds on its own. Sir, in the past, we have seen that the cess that was levied on diesel oil, was diverted and not used for the purpose of developing the roads. After the Bill has been passed, it has become mandatory on the Government not to divert money and it should be utilized only for developing the roads. I am very glad about it. Earlier, Sir, the money was borrowed from that and it was not repaid. Earlier, the money was taken away from the cess. Now, this is not the situation. My colleague is a very senior Member, who was the former PWD Minister of Rajasthan, concerned with the development of roads in this country. The Government should get the powers to borrow. It is the inherent right of any Government to get the powers to borrow the money for the purpose of developing the roads. Until and unless that power is vested in the Government, it will be difficult for the Government to develop infrastructure for roads in this country. Let us not be very, very conservative; let us not be very pessimistic. Let us have a broad outlook. Let us see that for the purpose of developing road, you are also part of the system and BJP is also supporting the Government, With these words, Sir, I conclude. Thank you.

SHRI MOINUL HASSAN (West Bengal): Thank you, Sir, for giving me an opportunity to take part in the discussion on the Central Road Fund (Amendment) Bill, 2006. Already two of my senior colleagues have raised their different points on the Bill. But, in the beginning, I would say one thing that success of any project does not depend upon the introduction of programme, but it depends upon the flow of funds and integrity. I firmly believe that this is a programme, this is a project, which is related to build up the infrastructure in the country. It is a very serious programme. It was introduced before the House in 2000. And now, the hon. Minister has come forward to amend only two sections of the earlier Act of 2000. In this perspective, I would like to express my views regarding two or three points on the Bill which is before us.

Sir, in the Central Road Fund Act, 2000, in the Statement of Objects and Reasons, it was said that it was levied by way of cess, excise and customs duty on petrol and high speed diesel oil for development and maintenance of National Highways, rural roads, State roads, improvement of safety at railway crossing, etc. This was stated broadly under section 9 of the Central Road Fund Act of 2000. At present, the Government has come before the House saying that there is a large scope for building rural roads, maintenance and other infrastructure related to roads. A lot of fund is required. In the present Bill, it is stated in the last sentence of the first paragraph of the Statement of Objects and Reasons and I quote:

> "To bridge the funding gap it has been decided to borrow Rs. 16,500 crores over a period of four years."

The Central Road Fund Act of 2000 did not provide for borrowing or raising funds. But the present Government is willing to amend section 9 of the Act in such a way and I quote:

> "..to take such measures as may be necessary to raise funds for the development of rural roads..."

Sir, I am in favour of this Bill. But my point is this. The Central Road Fund Act, 2000 was passed for the development and maintenance of the National Highways, rural roads, State Highways etc. Now fund is required for this purpose. They have now come with an amendment and we are told that it is for the development of the rural roads. But when fund is required for the maintenance of National Highways or building a new National Highway or building a new State Highway, what will happen? I am not

against this Bill. But I feel that in section 9, which is being amended by adding a clause, the subejct of maintenance of National Highways should also be incorporated. This is the point I would like to make. This is my observation, so far as this amendment is concerned.

Sir, it is a fact that infrastructure is important. There is no alternative to infrastructure for the development of the country. It is also a fact that roads are, in many ways, one of the major parts of infrastructure. I would like to ask: What is the condition of the National Highways in the country? I would like to give you only two or three examples. My friend, Mr. Narayanasamy, who spoke before me, also stated this. In my State, West Bengal, there is a big National Highway, that is, National Highway 44. In the last four years we were informed about the widening and strengthening of the National Highways. Leave aside widening and strengthening, even maintenance is very poor. Recently a serious and a very unfortunate incident involving a senior Minister of the UPA, who is in charge of the Ministry of External Affairs, Mr. Pranab Murkherjee, took place. He regularly visits that particular area. He was coming from my district, Murshidabad. he met with a grave accident. It was fatal. Fortunately, he is alive. How did this accident take place? Actually, the particular stretch of the National Highway is very narrow. We came to know that there will be four laning right from Barasat to Raiganj. The ADB is also involved here. But for the last four years, nothing has been done. Some trees have been cut at some places. Except that nothing has been done. What will happen to that? What will happen to the maintenance of National Highways? Widening and strengthening of National Highways, particularly NH-34 should be done promptly. It is not only my demand; it is the demand of my State also.

Then the National Highway-55 connects hilly area of Darjeeling. Darjeeling is famous for tourism and tea industry. But the condition of NH-55 is very pathetic. Another highway in my State, that is, National Highway-31 and 31-A is in a very bad shape. This National Highway connects North East and Sikkim. This highway passes over the River Teesta. The vehicles passing over the river fall into it. The condition of the National Highway in West Bengal is very serious and pathetic. I would request the hon. Minister to look into the situation.

My next point is about rural roads. I have been repeatedly saying that rural roads is a very imporant subject. If rural roads are proper, we can build up economic activitiy in that particular area. But what has been our

experience of connecting rural areas with metalled roads? After one or two years, the road breaks down. There is nobody to look after them. If nobody is there to look after the roads, how can we expect positive results? We provide economic activity to a particular area, but after one or two years that particular area goes astray. It is just drainage of national property. Rural roads are very much required but these roads should also be maintained properly. Therefore, maintenance of roads should be taken up in a proper way.

I have come to know from the hon. Minister that rural roads and infrastructure are very much required throughout the country. We should do something meticulously for the rural poor who have been suffering since our Independence. If the Minister can do this, it will be better. With these words, I support the Bill.

प्रो॰ राम देव भंडारी (बिहार): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं और यह कहना चाहता हूं कि यह विवाद का विषय नहीं है कि प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना जैसी महत्वपूर्ण योजना को बनाने के लिए किस सरकार ने नीतियां तैयार की, किस सरकार ने इस कार्यक्रम का शुभारंभ किया, किस सरकार ने इसे आगे बढ़ाया और आज की जो UPA सरकार है, वह इस दिशा में क्या काम कर रही है। यह सही है कि जब किसी पार्टी के लोग किसी विषय पर बोलते हैं, तो उनका प्रयास होता है कि उनकी सरकार ने जो कुछ उपलब्धि हासिल की, उसको सदन के समक्ष रखा जाए और यह प्रमाणित किया जाए कि आज जो कुछ कार्यक्रम आगे बढ़ रहा है, इसमें सबसे महत्वपूर्ण योगदान उनकी ही सरकार का रहा है। मैं चतुर्वेदी जी से कहना चाहता हूं कि एनडीए की सरकार ने इस देश की जनता के लिए जब इतने बड़े-बड़े काम किए, तो फिर जनता ने उन्हें दोबारा आने का मौका क्यों नहीं दिया ...(व्यवधान)...

श्री रुद्रनारायण पाणि: फिर आप गलत ट्रैक पर जा रहे हैं।

प्रो॰ राम देव भंडारी: यह ट्रैक नहीं है ...(व्यवधान)... मैं यह कहना चाहता हूं कि जो सरकारें अच्छा काम करती हैं, जनता उन्हें पुन: वापस लाती है ...(व्यवधान)... आप थोड़ा समझने का प्रयास कीजिए ...(व्यवधान)... पाणि जी, आप क्यों हर बात में खड़े जाते हैं ...(व्यवधान)... पानी का तो काम है बहाना, अच्छी तरह से बहना ...(व्यवधान)...

श्री रुद्रनारायण पाणि: एक नम्बर कतार में बैठने वाले नेता को इस प्रकार का दुर्बल तर्क शोभा नहीं देता है।

[श्री उपसभापति पीठासीन हुए]

प्रो॰ राम देव भंडारी: महोदय, सरकार कोई भी हो, विकास एक सतत प्रक्रिया है। बिजली, पानी, सड़क जैसी जनता की बुनियादी समस्याएं हैं। उन बुनियादी समस्याओं को हल करना किसी भी सरकार की जवाबदेही होती है। यूपीए की सरकार ने सबसे पहले ग्रामीण अर्थव्यवस्था को मजबूत करने के लिए जिस component की जरूरत महसूस की, उसे उसने आगे बढ़ाया है। मैं मानता हूं कि इसकी शुरूआत एनडीए की सरकार में हुई थी। महोदय, 500 या 500 से अधिक जनसंख्या वाली जो बसावटें हैं, जो गांव हैं या जिन्हें हम टोला कहते हैं, उनको मुख्य सड़कों से जोड़ना ऐसी सड़कें, जो बारहमासी सड़कें होती हैं, जो 12 मास चलती हैं, उनसे जोड़ना प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना का मुख्य उद्देश्य है। महोदय, इस योजना को इस दृष्टिकोण से भी महत्वपूर्ण माना गया है कि गांवों का विकास, गांवों की अर्थव्यवस्था में सुधार, गांवों में जो किसान हैं, जो मजदूर हैं, उनका विकास, यह बहुत कुछ इस पर निर्भर करता है कि गांवों की जो सड़क व्यवस्था है, जो उसे मुख्य सड़कों से जोड़ती है उसकी क्या स्थिति है। महोदय, गांवों में रोजगार के अवसर नहीं मिलने का एक बड़ा कारण यह भी है कि सड़कों का मुख्य सड़कों से जुड़े नहीं रहने के कारण गांवों के लोग रोजगार की तलाश में आसपास के जो नगर हैं, शहर हैं, वहां तक नहीं पहुंच पाते हैं। महोदय, शिक्षा, स्वास्थ्य, इन सब का भी इन ग्रामीण सड़कों से सरोकार है।

महोदय, मैं बिहार के बारे में कहना चाहता हूं कि बिहार की सड़कों की स्थिति क्या है, उसका छोटा सा आंकड़ा मेरे पास है। प्रति एक लाख आबादी पर राष्ट्रीय औसत 241.70 किलोमीटर है और बिहार का औसत 99 किलोमीटर है, प्रति 100 वर्ग किलोमीटर क्षेत्रफल पर राष्ट्रीय औसत 62.1 किलोमीटर है और बिहार का औसत 49.24 किलोमीटर है। मैं बार-बार इस सदन में बोलता हूं कि मैं जिस क्षेत्र से आता हूं, वहां नेपाल की नदियों से बाढ़ आती है और जो ग्रामीण सड़कें होती हैं, उन्हें वे पूरी तरह से ध्वस्त कर देती हैं। महोदय, ग्रामीण सड़कें आम तौर पर मिट्टी की सड़कें हैं या उन के ऊपर ईंट पड़ी हुई हैं। इसलिए अगर ग्रामीण क्षेत्रों में पक्की सड़कें बन जाएं तो बाढ़ के समय भी उन्हें बहुत ज्यादा नुकसान नहीं हो सकता है।

महोदय, मंडल जी बैठे हुए हैं, राजनीति प्रसाद जी भी बैठे हुए हैं, हम सभी लोग नेशनल हाईवे 57 की बार-बार चर्चा करते हैं जोकि अब ईस्ट-वैस्ट कॉरीडोर का पार्ट बन गया है। अभी भी जब हमें अपने डिस्ट्रिक्ट में जाना होता है तो उसी सड़क से जाते हैं। हम ने देखा है कि वह सड़क बन रही है, उस का निर्माण कार्य 2009 में पूरा करना है और तैयार होने के बाद उसे जनता को सौंप दिया जाएगा, लेकिन जिस गति से वह सड़क बन रही है, उस में और तेजी लाने की आवश्यकता है क्योंकि वहां बड़े-बड़े पुल बनने हैं। कोसी नदी पर पुल बनना है, कमला नदी पर पुल बनना है और फिर सड़कों का विस्तार करना है। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूं कि कृपया उस ओर ध्यान दें

ताकि 2009 तक वह सड़क पूरी हो जाए। महोदय, उत्तर बिहार के लोगों के लिए वह सड़क एक लाइफ लाइन होगी। उस सड़क के बन जाने के बाद उत्तर बिहार की ग्रामीण अर्थव्यवस्था को भारी लाभ होगा क्योंकि वह ईस्ट-वैस्ट कॉरीडोर गांवों से होकर जाता है। इस कारण वहां की ग्रामीण अर्थव्यवस्था में भी बहुत बड़ा परिवर्तन होगा और कम से कम उस क्षेत्र के गांवों में रहने वाले लोगों को रोजगार के साथ-साथ पढ़ाई-लिखाई और चिकित्सा जैसी सारी सुविधाएं उपलब्ध होंगी। इसलिए मैं पुन: मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि कृपया इस सड़क पर ध्यान दें ताकि उसके लिए जो समय का टॉर्गेट है, उस के अनुसार वह सड़क तैयार होकर जनता को समर्पित की जा सके।

महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुन: इस बिल का समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

श्री उपसभापति: श्री रुद्रनारायण पाणि। पाणि जी, आप की पार्टी का समय पूरा हो चुका है, इसलिए कृपया 5 मिनट में अपनी बात समाप्त करे।

श्री रुद्रनारायण पाणि: उपसभापति महोदय, इस विधेयक में ग्रामीण सड़कों के विकास की व्यवस्था हेतु संशोधन लाया गया है। हमारी पार्टी के प्रमुख वक्ता माननीय ललित किशोर चतुर्वेदी जी ने इस विधेयक का पूर्ण रूप से विरोध किया है और अपने भाषण में एक-एक पॉइंट देकर बता दिया है कि किस कारण इस बिल का विरोध किया जाना चाहिए।

महोदय, मैं भी इस बिल का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूं। महोदय, ठीक इसी समय, सदन में प्रिंसिपल पार्टी, जो देश का शासन कर रही है, उन के सदन में उपस्थित सदस्यों की संख्या हम से कम है। हम प्रमुख विपक्षी हैं और सदन में उपस्थित हमारे सदस्यों की संख्या उन के दल के उपस्थित सदस्यों की संख्या से अधिक है। महोदय, यह भारत के संसदीय राजनीति के इतिहास में एक महत्वपूर्ण विषय है। अगर इसी समय इस बिल पर मतदान कराया जाएगा तो वे जिन दलों पर सरकार चलाने के लिए आश्रित है, इसे पास कराने के लिए वे उनका सहयोग लेंगे।

महोदय, इस बारे में विस्तार से बात हो चुकी है। एक नंबर की कतार में बैठने वाले माननीय सदस्य इस बिल पर चर्चा करते समय राजनीति पर उतर आते हैं और अत्यंत दुर्बल तर्क देते हुए कहते हैं कि अगर एन०डी०ए० की सरकार के समय बहुत विकास हुआ था तो 2004 में वह क्यों पराजित हुआ?

प्रो० राम देव भंडारी: इस का जवाब दे दीजिए। ...(व्यवधान)...

श्री रुद्रनारायण पाणि: हम जवाब देने के लिए तैयार हैं, परंतु आप की कतार में बैठने वाले हमारे नेता, दो नंबर की कतार में बैठने वाले हमारे नेता, तीन नंबर की कतार में बैठने वाले हमारे नेता इस बारे में पिछले तीन सालों में कई सारे तर्क दे चुके हैं। विशेषकर आप के राज्य के अधिवासियों को इस प्रकार का तर्क दे दिया गया और आप का 15 साल का शासन समाप्त हो गया।

श्री उपसभापति: आप बिल पर बात कीजिए। आप पॉलिटिकल बात कर रहे हैं।

श्री रुद्रनारायण पाणि: महोदय, कल बिजली बिल पर बहस हो रही थी और हम ने तय किया कि वर्ष 2012 तक देश के हर गांव तक बिजली पहुंचाएंगे। मैंने उस समय बोला था कि फिर तो 2012 तक लालू प्रसाद जी की पार्टी के चुनाव संकेत को परिवर्तित करना होगा। ...(**व्यवधान**)... महोदय, कल बिजली बिल पर बोलते हुए कहा जा रहा था कि बिहार में अंधेरा ही अंधेरा है। तो क्या आप ने चुनाव जीतने के लिए आप की पार्टी के चुनाव संकेत ''लालटेन'' के लाभ के लिए 15 साल तक बिहार में आलोकीकरण नहीं किया? ...(**व्यवधान**)... आपने विद्युतीकरण नहीं किया ... (**व्यवधान**)...

प्रो॰ राम देव भंडारी: वहां लोगों के अपहरण हुए हैं, जिनमें आधी महिलाएं हैं ...(**व्यवधान**)... सर, एक साल में वहां 1100 अपहरण हुए हैं, जिनमें से आधी संख्या महिलाओं की हैं ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: भंडारी जी, ...(**व्यवधान**)... भंडारी जी, आप बैठिए ...(**व्यवधान**)... आप बैठ जाइए।

श्री रुद्रनारायण पाणि: महोदय, इस विधेयक पर बोलते समय राजनीति नहीं लाई जानी चाहिए। मैं राजनीति लाने के लिए कतई ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: आपके उड़ीसा में क्या होगा, वह बताइए, ...(**व्यवधान**)... यह क्यों बोल रहे हैं ...(**व्यवधान**).. उस पर उन्हें आपको जवाब देने की जरूरत नहीं है ...(**व्यवधान**)...

श्री रुद्रनारायण पाणि: महोदय, मैं तीन साल से यहां का सदस्य हूं और छ: नम्बर की कतार में बैठने वाला मैम्बर हूं। अगर एक नम्बर की कतार में बैठने वाले, देश को चलाने वाले नेता दुर्बल तर्क देकर राजनीतिक प्वायंट्स स्कोर करने की कोशिश करेंगे ...(**व्यवधान**)...

प्रो॰ राम देव भंडारी: सर, यह वेल में जाने में एक नम्बर पर रहते हैं ...(**व्यवधान**)... बैठने में पीछे रहते हैं, पर वेल में जाने में इनका एक नम्बर रहता है ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: आप बैठिए, भंडारी जी ...(**व्यवधान**)... वह कहीं-न-कहीं तो नम्बर एक पर हैं न ...(**व्यवधान**)...

श्री रुद्रनारायण पाणि: महोदय, जब आज इस बिल पर बोला जा रहा था, तब इंदिरा जी का नाम लिया गया, राजीव जी का नाम लिया गया। राजनीतिक निष्ठा प्रकट करने के लिए वे नाम लिये जा सकते हैं, लेकिन दुनिया जानती है कि रोड के सेक्टर में, ग्रामीण क्षेत्रों में प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना और एन॰एच॰ सेक्टर में स्वर्ण चतुर्भुज योजना 6 लेन करने के लिए, 4 लेन करने के काम की शुरूआत जो सही ढंग से की गई, वह माननीय प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के

शासन के समय में हुई। इसे सारी दुनिया स्वीकार करती है। महोदय, अटल जी के हृदय की चौड़ाई देखिए कि उन्होंने इंदिरा आवास योजना को कंटीन्यू कराया, इंदिरा आवास योजना के नाम से ज्यादा पैसा अलॉट किया, किन्तु जिस दिन अटल जी चुनाव में हार गए उसी दिन नेशनल हाई वे के ऊपर से अटल बिहारी वाजपेयी जी का फोटो निकाल दिया गया। यह दुर्भाग्य की बात है, महोदय ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आपके पांच मिनट इसी में पूरे हो जाएंगे ...(व्यवधान)... आप कुछ नहीं बोल पाएंगे ...(व्यवधान)...

श्री रुद्रनारायण पाणि: आप इंदिरा जी के नाम पर आवास बनाएंगे, ...(व्यवधान)... राजीव जी के नाम से वहां पर विद्युतीकरण करेंगे, वहां लाइट जलेगी, राजीव जी के नाम से वहां पेय जल की व्यवस्था करेंगे, लेकिन जो रोड अटल बिहारी वाजपेयी जी ने बनायी, उस रोड को वाजपेयी जी के नाम से नामकरण करने के लिए आपके दिल में चौड़ाई नहीं है। महोदय, कम से कम उस प्रधान मंत्री ने, जिसने ग्रामीण सड़कों और देश के राज मार्गों के विकास के लिए वास्तविक काम किया, उसके नाम के प्रति अन्याय नहीं किया जाए।

महोदय, मैं उड़ीसा से आता हूं और ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: अब आपके पांच मिनट खत्म होने वाले हैं ...(व्यवधान)... टाइम खत्म होने के समय आप उड़ीसा पर आ रहे हैं ...(व्यवधान)...

श्री रुद्रनारायण पाणि: महोदय, रांची-विजयवाड़ा राजमार्ग उड़ीसा होकर जाने वाला राष्ट्रीय राजमार्ग है। मैं माननीय बालू जी से प्रार्थना करता हूं कि रांची-विजयवाड़ा राजमार्ग का विकास जल्दी-से-जल्दी किया जाए। वह केवल एक राजनीतिक घोषणा होकर ही न रह जाए। नेशनल हाई वे संख्या 215 का द्रुत विकास किया जाए। अभी POSCO का काम जो पारादीप में हो रहा है, समुद्र के किनारे इस्पात का जो कारखाना बन रहा है, वहां तक या चाइना को जो आयरन ओर एक्सपोर्ट होने वाला है, जोकि क्योंझर जिले से आएगा, उसके लिए नेशनल हाई वे संख्या 215 और नेशनल हाई वे संख्या 23 का तुरंत विकास किया जाए। ऐसा नहीं करने से वहां के रहने वाले लोगों को बहुत ही मुसीबत हो रही है। उस नेशनल हाई वे से प्रति दिन हजारों की संख्या में ट्रक्स जाते हैं। इसलिए महोदय, नेशनल हाई वे संख्या 215 और नेशनल हाई वे संख्या 23 के लिए अधिक-से-अधिक पैसा दिया जाए तथा उनका युद्ध स्तर पर विकास किया जाए।

महोदय, मेरा जो होम टाउन अंगुल है। वहां पर एक बाई-पास होना चाहिए। अभी हमारे मोइनुल हसन जी ज़िक्र कर रहे थे कि प्रणब दा के साथ किस प्रकार की दुर्घटना हुई। कांग्रेस के एक दिग्गज नेता राजेश पाइलट जी की भी रोड एक्सिडेंट में ही मृत्यु हो गई थी। नेशनल हाई वे संख्या 42 कटक

और सम्भलपुर को संयुक्त करता है। दुर्भाग्य से उसी नेशनल हाई वे पर दो सालों के अन्दर दो विधायकों की मृत्यु रोड एक्सिडेंट में हुई है। इसलिए नेशनल हाई वे संख्या 42 का कम-से-कम मंगुली से अंगुल तक फोर लेनिंग किया जाए और फिर अंगुल शहर में एक बाई-पास बनाया जाए।

मान्यवर, मैं संसदीय डिबेट का तरीका इन तीन सालों के अन्दर जितना कुछ सीख पाया हूं कि किसी भी बिल के माध्यम से बड़े-बड़े नेता अपने चुनाव क्षेत्र तक उतर आते हैं, अपने राज्य तक उतर आते हैं। उसी अनुभव का फायदा लेते हुए एन०एच० विभाग के मंत्री जी मेरे राज्य के लिए भी जल्दी-से-जल्दी कुछ स्टेप्स लें। महोदय, इस प्रकार का अनुरोध मैं आपके माध्यम से करता हूं।

उपसभापति महोदय, एक राष्ट्रीय स्तर का विषय है, जो मैं कहना चाहता हूं। पूरे देश भर में जो राष्ट्रीय राजमार्ग हैं, उन पर जगह-जगह जो किलोमीटर स्टोन होता है, उस किलोमीटर स्टोन का डिसफिगरिंग किया जाता है। गाँव के लोग कहिये या कोई भी कहिए, उस किलोमीटर स्टोन का डिसफिगरिंग करते हैं, जिससे बाहर से आने वाले ट्रकों के ड्राइवरों और दूसरे लोगों को दिक्कत होती है। उनके लिए स्थान-स्थान पर स्थानीय भाषा में लिखिए या इंग्लिश और हिंदी में साफ लिखिए कि उस स्थान का नाम क्या है, वह सड़क कहां तक जाएगी। वैसे मनुष्य की एक प्रवृत्ति होती है, अब वह किसी प्रवृत्ति से करता हूं, मुझे पता नहीं, लेकिन किलोमीटर स्टोन की डिसफिगरिंग एक आम विषय बन गया है और इस किलोमीटर स्टोन की डिसफिगरिंग होने से फिर लोगों को बहुत परेशानी होती है। मान लीजिए, कहां पर 115 किलोमीटर लिखा है, उसके बाद उसके बगल के 1 को कोई मिटा देता है, तो उस सड़क से जो ड्राइवर या आदमी गुजरता है, वह सोचला है कि शायद 15 किलोमीटर के बाद उसका डेस्टीनेशन आ जाएगा।

श्री उपसभापति: आप समाप्त कीजिए।

श्री रुद्रनारायण पाणि: मेरा अनुरोध होगा कि मान्यवर मंत्री महोदय इस डिसफिगरिंग ऑफ स्टोन पर भी ध्यान दें।

उपसभापति महोदय, कांग्रेस पार्टी जो प्रिंसिपल पार्टी के रूप में संचालित करती है यह यूपीए सरकार को इसका एक अभ्यास है, जो फंड संग्रहित होता है, उसका मिसयूज उस पार्टी द्वारा होता है, इसलिए सेंट्रल रोड फंड के मिसयूज के लिए जो यह बिल लाया गया है, मैं अपनी पार्टी के प्रिंसिपल स्पीकर मान्यवर ललित किशोर चतुर्वेदी की लाइन में जाकर इस बिल का विरोध करता हूं।

महोदय, आपने मुझे मौका दिया, उसके लिए धन्यवाद और आखिर में जो सब लोगों ने मुझे शांति से सुना, इसलिए मैं यहां सबको धन्यवाद देते हुए अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

श्री राजनीति प्रसाद (बिहार): सर।

श्री उपसभापति: राजनीति प्रसाद जी, देखिए वक्त हो गया है, आप दूसर बिल में बोल लीजिए।

श्री राजनीति प्रसाद: ठीक है, सर।

SHRI T.R. BAALU: Sir, first of all, I have to thank the hon. Members who have participated in this debate of C.R.F. (Amendment) Bill, 2007. These hon. Members include Shri Lalit Kishore Chaturvediji, former PWD Minister of Rajasthan, Shri V. Naryanasamyji, Mr. Moinul Hassan, Prof. Bhandariji and Mr. Rudra Narayan Pany ...(*Interruptions*)... Shri Pany spoke on many subjects except the particular issue which we are debating. At the same time, first I would like to answer his point about NH-215. Day before yesterday, the hon. Chief Minister of Orissa met me and he mentioned some concern about NH-215 that it is not being maintained properly. It is a true story. Only after the meeting with the Chief Minister I came to understand that proper funding was not available to the Orissa Government. Immediately I have ordered my officers to release Rs. 10 crores as far as NH-215 is concerned. It was not being done for want of funds only. There was some communication gap between the Government Departments and the National Highways Authority of India. ...(*Interruptions*)... During such times when transfer takes place from Government to the National Highway Authority of India, there is some stopgap arrangement. But those stopgap arrangement were not taken up properly. There were some loose ends. But after identifying the problem, immediately, I have ordered to transfer about Rs. 10 crores so that the maintenance work is taken up immediately. As far as Ranchi-Vijayawada is concerned, three States are involved. Moreover, there are National Highways, State roads, rural roads and so many other roads which are involved in it. If I am not wrong approximately it is about 1800 to 1900 kms. long. For this, we have to have a separate package. And here separate package means that I have to interact with the State Governments and the officers of the Central Government and also the Planning Commission. For that matter I interacted with the Chief Minister of Orissa and we will be taking up the project separately. As of now we do not have any particular scheme to deal with this large stretch because we have already processed almost all the schemes and we have to complete by 2011-12. NHDP-I and II, were envisaged during the NDA period by the great Vajpaeeji. NHDP-I is almost nearing completion. the third phase, which was identified by Prime Minister, Dr. Manmohan Singh, the UPA Government, has been taken up at various places and not only in Bihar. Mr. Bhandary was very much worried. The first State, which I visited, was Bihar only. I went near Nepal.

I know the problems of that particular area wherein without any proper embankments roads were constructed. Not only that, there was no contour, there were no levels even. When I enquried from the PWD officers and highway officials, they were not maintaining the contour map even. That is why I have advised. We went by morning, four O' clock. I reached the site by 12 O' clock or 1 O' clock. We conducted the conference with all officials under a tamarind tree. I think, Mr. Bhandari maybe knowing things and we have met the Members of Parliament twice. We know what is what. I have visited almost all the States. Wherever I go and meet the Chief Ministers, we interact with our officers along with the Members of Palriament of that particular State. We understood their problem. We have identified the stretches wherein we have to immediately do some maintenance or go for totally new construction of roads. I can answer all my friends but it will take a lot of time. It is already 3 O'clock. I want to quicken and wind up my speech. As far as the National Highway Development Projects are concerned, you know Phase I and Phase II, the Golden Quadrilateral, North-South-East-West corridor. NHDP-III is about 12,109 kms. of four lane roads in various States under BOT schemes and NHDP-IV is of 6500 kms. under DBFO basis, and NHDP-VI, the new Expressway throughout the country about 1000 kms. have been taken up and NHDP-VII, ringroads, by-pass road, fly-overs and so on. Sir, for construction of these roads, funds have already been identified and how to leverage is already established under CRF Act. But for the rural roads it is missing. The present amendment has only an enabling provision to get loan from NABARD or from somehwere. It is very, very simple. But at the same time, all my friends have elaborately gone into National Highways. Under Bharat Nirman there are six components. Out of six components one component is all-whether roads and, Sir, 1.46 lakh kms. of new link roads for habitation, hitherto not connected. There may be a road for 1000 people in plains and a road for 500 people in the hilly areas. These habitations will have to be connected. To give connectivity, to give communicaiton to the particular area, we want to establish rural roads. Not only that, we want to upgrade rural roads to the tune of 1.94 lakh kms. As far as Rajasthan is concerned former Minister was mentioning about 11,460 kms. of link roads to the rural habitations and 13075 kms. for upgradation. Where can I go for funding? How could we fund it, unless and otherwise, we amend it. What is the funding pattern as far as this particular scheme is concerned? Total fund requirement is 48,000 crores. Out of cess, I can get only 16,000 crores; under externally

3.00 P.M.

aided projects, Rs. 9000 crores. By leveraging I can get from NABARD Rs. 16,500 crores and the Budgetary provision is Rs. 6,500 crores. All put together comes to Rs. 48,000 crores. So, unless you support me, through this Bill, where can I go for funding? So, I request both my friends, the former PWD Minister and Shri Pani, also to vote for this Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: There is also another Minister from Uttar Pradesh sitting here.

SHRI T.R. BAALU: At the same time, the hon. Member was mantioning about 'unlimited powers'. We are not going in for levying any cess. I come before the House only with a minor amendment so as to go in for leverage. That is all. So, I don't think this needs any elaborate discussion in this House. He wanted to know where from I get money. I will get money only from the NABARD or the RIDF.

Sir, Prof. Bhandari was asking about Bihar roads. Sir, I wish to submit that not only Bihar but wherever there are roads, we will take them up provided they fall within the prescribed norms. For converting any road into four-lane, there should be a traffic density of 15,000 and more. Wherever we have this density, we will, definitely, go in for fourlaning. Sir, we are considering four-laning of about 890 kms. of new roads or extension of roads into four-laning in Bihar and in each and every State will have its own share of roads expansion. For this, we are going to spend Rs. 2.27 lakh crores before 2011-12 only by way of cess which you have levied or we have levied. But, at the same time, we should have an enabling provision and it is precisely for that I have come before the House for its consideration. Thank you.

श्री प्यारे लाल खंडेलवाल (मध्य प्रदेश): उपसभापति महोदय, एक मिनट, मैं एक सवाल पूछना चाहता हूं कि जिन सड़कों की क्वालिटी खराब है, उनके बारे में सरकार क्या करेगी? बनने के बाद वे जल्दी-जल्दी टूट जाती हैं, इससे ठेकेदार फायदा उठाते हैं, फिर भ्रष्टाचार होती है। सड़कें जल्दी-जल्दी टूटती हैं।

श्री उपसभापति: इसके बारे में इन्होंने डिटेल में बताया है।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: महोदय, जो चिंता माननीय मंत्री महोदय की है, मैंने भी उसी चिंता का जिक्र किया है, मैंने नेशनल हाइवे का जिक्र बिल्कुल नहीं किया है। मैंने तो उन्हीं रोड्स का जिक्र

किया है, जिनकी कनेक्टिविटी ग्रामीण क्षेत्रों के लिए आवश्यक है। आप यह जो एमेंडमेंट लाए हैं, वह यही लाए हैं कि जब आप चार साल के लिए 16,500 करोड़ रुपये उधार लेंगे, उसे सैस में से चुकाएंगे, मेरा कहना बस इतना ही है ...(व्यवधान)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It is only an enabling provision.

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: इस काम को आगे बढ़ाने के लिए अभी और भी पैसे की आवश्यकता होगी, मेरा निवेदन इसी बात को लेकर है। जिस बात की चर्चा अभी आपने की, उसके लिए मैं यह कहना चाहता हूं कि जब रूरल रोड्स को ज्वाइन करने की इतनी बड़ी आवश्यकता है, 2009 तक अतिरिक्त बढ़ चुकी आबादी, फिर उसके बाद 2,00,000 गांव, जिसके लिए आपको आगे जाना है, उसके लिए प्लीज़ आप Consolidated Fund में से पैसा बढ़ाइए, इसमें से उधार मत वसूल करवाइए। मेरा बस इतना ही निवेदन है।

SHRI T.R. BAALU: We get loans. There should be some provision to repay the loan. That is why I am before you and request you to pass this Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill further to amend the Central Road Fund Act, 2000, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

The motion was adopted

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, we shall take up Clause-by-Clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 were added to the Bill

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill

SHRI T.R. BAALU: Sir, I beg to move:

"That the Bill be passed."

The question was put and the motion was adopted.